



TITLE:

19世紀末イギリス鉄鋼業関係者の 「大不況」対策 - 『商工業不況調 査委員会報告書』(1886年)の一考察

AUTHOR(S):

山田, 昭夫

CITATION:

山田, 昭夫. 19世紀末イギリス鉄鋼業関係者の「大不況」対策 - 『商工業不況調査委員会報告書』(1886年)の一考察. 経済論叢 1981, 128(5-6): 257-278

ISSUE DATE:

1981-11

URL:

<https://doi.org/10.14989/133902>

RIGHT:

經濟論叢

第 128 卷 第 5・6 号

比較地方財政論よりみたイギリス型	池 上 惇	1
マルゼルブの蔵書売立目録について	木 崎 喜代治	16
19世紀末イギリス鉄鋼業関係者の 「大不況」対策	山 田 昭 夫	33
国有石油産業とメキシコ資本主義発展	草 野 昭 一	55
株主全員一致の理論の再検討	小 島 専 孝	77

経済学会記事

経済論叢 第 127 卷・第 128 卷 総目録

昭和 56 年 11・12 月

京 都 大 学 経 済 学 会

19世紀末イギリス鉄鋼業関係者の「大不況」対策

——『商工業不況調査委員会報告書』（1886年）の一考察——

山 田 昭 夫

I 問 題 設 定

イギリス資本主義は、19世紀末「大不況」のなかで構造転換を余儀なくされる。ドイツ、アメリカ等の後発資本主義国が保護関税の導入、資本の集積・集中から独占への展開という対応を通じて「大不況」を克服してゆくのに對して、先発資本主義国であるイギリスは、そのような対応をとり得なかった。それは「大不況」に対するイギリス鉄鋼業関係者の不況認識なり¹⁾、対策なりと無関係ではなからう。「大不況」対策を明らかにすることが小論のさしあたってのテーマであるけれど、しかしそれは同時に20世紀初頭のチェンバレン・キャンペインを経て、1930年代の「大英ブロック政策」にいたる特殊イギリスの対応の原型を探ることでもある。

ここで分析対象とされる資料は、『商工業不況調査委員会報告書』*First, Second, Third, Final Report of the Royal Commission Appointed to Inquire into the Depression of Trade and Industry, 1886*, である。そのうち鉄鋼業の不況対策に直接関係する資料は、鉄鋼業関係証人11名の証言ならびに商業会議所及び同業者組合への質問——「⑩あなたの意見ではどんな方策が産業の現状の改善に適當であるか、a) 立法によるもの、b) 立法措置によらないもの」²⁾——に対する回答である。

1) 山田昭夫「『商工業不況調査委員会報告書（1886年）』における「大不況」認識——鉄鋼業関係者の場合——」『経済論叢』第127巻4・5号、1981年。

これらの証言と回答には、工場移転、生産部門の転換、市場転換、生産制限、鉄道規制、労働組合の禁止、商標の国際協定、技術学校の設立、植民地との通商同盟、保護関税の導入等多種多様な不況対策が表明されている。しかし本稿では、個々の対策案自体が分析されるのではなくて、むしろ鉄鋼業関係者の不況認識と連繋させながら、個別企業独自の対策、同業者組合を媒介とした対策及びイギリス資本主義の全体構造に関連する政策転換運動への対応というレベルから考察され、しかる後にその相互連関が検討される。なお鉄鋼業自体の構造、鉄鋼業を基軸とした再生産構造、錯綜した社会・政治状況などは必要に応じて言及するにとどめたい³⁾。

II 個別企業レベルでの不況対策

個別企業レベルでの対策としては、①工場移転、②生産部門の転換、③市場転換があげられている。しかし市場転換は政策転換運動への対応と直接的に関連しているので、ここでは前2項目を考察する。

〔1〕 工場移転

不況対策としての工場移転とは内陸部から海岸への移転である。シェフィールド地区の証人エリスは同地区のベッセマー鋼レール生産について、「我々は、海岸と競争できないためにその取引をまったく放棄しました。そしてキャメル社 Cammell & Co. は同様な理由のために、カンパーランドのワーキングトンに彼らの工場を移転しました」(No. 3204—証言番号)と証言している⁴⁾。この

2) *First Report*, p. 73. なお、鉄鋼業関係証人は、イギリス鉄鋼業協会 British Iron Trade Association (BITA) 会長 サー・ローラン・ベル (Sir Lowthian Bell), シェフィールド地区のオズボーン (S. Osborn), エリス (J. D. Ellis), ベルク (C. Belk), ヴィッカーズ (T. E. Vickers), デイクソン (J. W. Dixon), ヒューズ (H. Hughes), 北西海岸のスミス (J. T. Smith), パーミンガムのミュラー (H. L. Müller), ロード (W. W. Lord), スコットランドのドナルドソン (W. A. Donaldson) の11名である。各証人の詳細については、前掲拙稿、第1表、鉄鋼業関連同業者組合及び商業会議所については、第2表を参照せよ。

3) 当時の社会・政治状況については、河合秀和『現代イギリス政治史研究』岩波書店、1974年、特に第1章、第2章、吉岡昭彦「イギリス自由主義国家の展開」『岩波講座世界歴史20』岩波書店、1971年、大野英二「危機の社会的基盤」『ドイツ資本主義論』未来社、1965年、等に詳しい。

敗退は基本的な生産基盤の相違に基づいていた。すなわち原料条件にめぐまれたクリーブランド及び北西海岸の鋼鉄生産が安価な銑鉄を利用できたのに対してシェフィールドの鋼鉄生産は、輪・移入鉱石及び銑鉄への依存度が高かったために構造的脆弱性を持っていたからである⁴⁾。そして鋼レールという大量生産部門では、この脆弱性がより顕著になったのである。シェフィールドの構造的脆弱性と不況との関係について北西海岸のスミスもまたエリスの証言を次のように裏付けている。1883年当時の鋼レール価格は約4ポンドであり、この価格では、海岸銑を加工して鋼レールを生産していたシェフィールド地区のメーカーは全然競争できなかった。これは海岸からの銑鉄搬入にトン当たり7シリングかかり、製品の海岸への搬出にトン当たり9シリングかかるからであり、キャメル社はこの運搬コストを節約するためにレール製造プラントをワーキングトンに移転した (No. 2289—95, 2333—35) と。つまり、不況下の低価格が構造的に脆弱なシェフィールド鉄鋼業を直撃したのであり、これに対する対策が鋼レール工場の移転であった。

バーミンガム地区のミューラーの証言。釘製造部門において取引がカーディフ、ニューポート等の海港都市へ移動し、それと同時に工場自体の移転がおこった。これは鉄道運賃のためであり (No. 1598, 1863—67)、現在もネトレフィールド社 Nettlefield & Co. 及びエリオット社 Elliot & Co. の工場移転が考慮されている (No. 1886—88)。輸出業者であるミューラーは、釘の生産基盤に言及してはいないけれど、バーミンガム地区の製鉄業は、1870年代末から原料基盤の崩壊＝鉱石の枯渇によって割高な他地区の鉱石及び銑鉄に依存せざるをえなくなっていた⁵⁾。要するに原料条件のよい海岸地区への工場移転は、ドイツ製の釘

4) シェフィールド商業会議所会頭ディクソンも、シェフィールドの3大企業キャメル社 Cammell & Co. ブラウン・ベイリーアンド ディクソン社 Brown Bailey and Dixon & Co. 及びジョン・ブラウン社 John Brown & Co. が、鋼レール生産を廃止したのは割高な鉄道運賃のためであるが、このことによって同地区の不況が深刻化したと証言している (No. 1352, 1357)。

5) 1884年の時点でのシェフィールド地区の輪・移入鉱石依存度は80%であった (Sir Lowthian Bell, Statement relating to the Iron Trade of the United Kingdom, p. 13. in *Second Report*, p. 321. なお以下 Statement., と略記)。

がイギリス国内市場にまで侵入することによって一層深刻化された不況に対する個別企業レベルでの対策として実現されるのである。

このようなシェフィールド及びバーミンガム地区の企業による海岸への工場移転は、内陸という立地条件から生じる不利益への対応策であり、それによって生産コストが切り下げられ、自らの競争条件を高めるのに大きく貢献した⁷⁾。しかもこの対応は、『報告書』に関する限りで唯一のコスト削減によって市場を固守せんとした対策である⁸⁾。

〔2〕 生産部門の転換。

不況対策としての生産部門の転換については、ベルとドナルドソンが北東海岸及びスコットランドの鍊鉄企業の事例を、エリスとヴィッカーズがシェフィールド地区の製鋼企業の事例を報告している。

鍊鉄企業における生産部門の転換は2期に区分でき、1870年代から80年代初頭にかけて鉄レール→造船用資材へ、84年以降は造船用資材から建築用梁材 Girder Iron への転換がなされた。鉄レールから造船用資材という第1期の転換について、ベルが作成したクリーブランド地区に関する表によれば、鉄レール生産が1873年の52.9%から83年の0.4%へと減少するのに対して造船用資材

6) 1858年の鉄鉱石年産量は959,000トンであったのに、85年には118,000トンに減少した。そして同地区の消費鉄石の80%はノーサンブトンから移入された (Sir Lowthian Bell, *Statement*, p. 15. in *Second Report*, p. 321)。同地区の製鉄業全般については、Cf. G. C. Allen, *Industrial Development of Birmingham and Black Country 1860-1927*, London, pp. 235 ff., 278-81.

7) コスト削減のため工場移転をした代表的企業と考えられるキャメル社は、「大不況」後期には、北西海岸の主導的企業となり、20世紀初頭には石炭=鉄石=製鉄=製鋼=造船(軍需)という大企業になった (Lord Aberconway, *The Basic Industries of Great Britain*, London, 1927, p. 123. H. W. Macrosty, *The Trust Movement in British Industry*, London, 1907, pp. 44 ff.).

8) ここで留意すべきは、イギリスの鉄鋼業者が一貫して塩基性法の導入をしない点である。1882年末までの塩基性法による操業はドイツの8企業21転炉に対して、イギリスはボルコウ・ヴォーン社 Bolckow Vaughn & Co の4転炉だけである (*Economist*, Feb 24, 1883, *Commercial History and Review of 1882*, p. 33.). したがって、イギリスの鉄鋼業者は酸性法に固執して塩基性法によるコスト削減を考えようとはしていなかった。『報告書』の証人の見解については、前掲拙稿、脚注 (18) (29) を参照せよ。

第1表 クリーブランド地区における鍊鉄製品生産量 (単位: トン)

	レール (%)	棒 鉄 (%)	鉄 板 (%)	アングル (%)	計
1872	299,075 (49.0)	75,154 (12.3)	177,857 (29.1)	58,167 (9.5)	610,253
73	324,440 (52.9)	79,426 (12.9)	165,593 (27.0)	44,403 (7.2)	613,862
74	265,020 (45.4)	91,053 (15.6)	178,272 (30.5)	49,501 (8.5)	583,846
75	246,218 (43.8)	101,641 (18.1)	173,417 (30.8)	41,246 (7.3)	562,522
76	107,832 (25.6)	88,304 (21.0)	172,374 (40.9)	52,665 (12.5)	421,175
77	36,750 (9.3)	77,132 (19.5)	214,723 (54.3)	67,035 (16.9)	395,640
78	21,646 (5.1)	78,283 (18.6)	233,964 (55.5)	87,651 (20.8)	421,544
79	6,769 (2.3)	60,848 (21.0)	173,700 (59.9)	48,892 (16.8)	290,209
80	27,417 (5.4)	71,399 (14.0)	316,722 (62.3)	92,899 (18.3)	508,437
81	15,904 (2.7)	70,490 (11.8)	391,468 (65.4)	120,557 (20.1)	598,419
82	5,601 (0.9)	62,570 (9.9)	433,216 (68.7)	129,647 (20.5)	631,034
83	2,904 (0.4)	80,933 (12.3)	440,157 (66.9)	133,606 (20.3)	657,600
84	3,516 (0.8)	81,578 (19.0)	270,910 (63.3)	72,282 (16.9)	428,286

出典 Sir Lowthian Bell, Statement relating to the Iron Trade of the United Kingdom, p. 18. in *Second Report*, p. 323.

(鉄板, アングル) は 34.2% から 87.2% へと増加し, 急激な転換が生じた。これは一方において産業内基軸が鍊鉄から鋼へ移行するに伴ってレール生産部門においてもベッセマー鋼レールが侵入してきたためであり⁹⁾, 他方でまたイギリスにおける鉄消費構造の変化に対応して造船用資材の需要が増加したためである¹⁰⁾。それに加えてレール生産に比較して造船用資材の仕様規準が厳しいために, 鍊鉄企業は大量生産方式によるベッセマー鋼との競争を回避できたからである¹¹⁾。

9) パーンによれば, 鋼レールの侵入によって, 1879年にクリーブランドの鍊鉄企業44社のうち20社が倒産した (D. Burn, *The Economic History of Steelmaking 1867-1937*, Cambridge, 1961, pp. 28 ff.)。

10) イギリスにおける鉄消費構造の変化については, 前掲拙稿, 第5表参照。

11) 1870年代における鍊鉄企業の生産部門転換による残存を有田辰男氏は, 過剰資本圧力による中小企業分野形成の第一段階と位置付けている (有田辰男『過剰資本論序説』日本評論社, 1977年, 77-102ページ)。なお, 鍊鉄企業の生産部門の転換先は, 造船用資材だけでなく, 枕木 (クリーブランド) 及び高級棒鉄 (南スタフォードシャー) への転換もみられた。Cf. *Economist*, March 9, 1877, p. 25. 鍊鉄の転換=残存基盤は, クリーブランドの場合地方鉱石と地方市場であり, 南スタフォードシャーの場合地方市場にあった (H. G. Roepke, *Movements of the* /

造船用資材→建築用梁材という1884年以降の第2期の転換についてドナルドソンは次のように証言している。造船用資材に十分な需要がある限り、製鉄業者の注意が特に梁材の生産に向うことはない。彼らがその生産に注目したのは、ベルギーからの輸入が増大したからではなくて、1884年以降造船用資材の需要が下落したからである (No. 2578)。要するに、ここでは需要の減少した部門から需要のある部門への転換が問題となっていたのであって、84年以降の造船不況がその背景にある。そうだとすれば、同時代人はこの転換を一般的に景気対策として認識していたように思えるけれど¹²⁾、しかし実はこの転換には平炉鋼との競争という構造的な要因が存在している。すなわち1880年代に造船用資材も錬鉄から鋼へと

第2表 鋼及び鉄船建造トン数 (単位: トン)

転換していった。

第2表によれば造船用資材における錬鉄から鋼への代替は1885年までは緩やかであったが、それ以後加速化する¹³⁾。これは、平炉鋼の品質の優位性と1884年以降の平炉鋼板価格の大幅な下落とが造船業者に平炉鋼の選択

	鋼船建造トン数 (%)	鉄船建造トン数 (%)	計
1880	35,373 (7.1)	459,994 (92.9)	495,367
81	42,407 (6.0)	666,724 (94.0)	709,131
82	125,841 (12.9)	851,075 (87.1)	976,916
83	166,428 (15.1)	933,774 (84.9)	1,100,202
84	132,457 (16.7)	661,201 (83.3)	793,658
85	165,437 (36.3)	290,429 (63.7)	455,866
86	267,000 (55.5)	214,233 (44.5)	481,233
87	465,792 (80.7)	111,535 (19.3)	577,327

出典: W. A. Sinclair, *The Growth of the British Steel Industry in the late Nineteenth Century*, *Scottish Journal of Political Economy*, vol 6, No. 1, 1959 p. 35, Table III

¹²⁾ *British Iron and Steel Industry 1720-1951*, Urbana, 1956, p. 85.。スコットランドの錬鉄企業は当初から造船資材を生産していたため、70年代にはまだあまり厳しい影響を受けていなかった (I. F. Gibson, *The Establishment of the Scottish Steel Industry*, *Scottish Journal of Political Economy*, vol. 5 no. 1, 1958, p. 33.)。

12) Cf. *Economist*, Feb 20, 1886, C. H. R., 1885, p. 29. ただし、ベルはこの転換を梁材への需要が増大したことに重点をおいて説明している (Sir Lowthian Bell, *Statement*, pp. 63 f in *Second Report*, p. 336.)。

13) クリーブランドには、1885年に13基の平炉があったが、1888年にはその5倍になった (W. A. Sinclair, *The Growth of the British Steel Industry in the late Nineteenth Century*, *Scottish Journal of Political Economy*, vol. 6 no. 1, 1959, p. 36.)。

を決定づけたからである¹⁴⁾。したがって鍊鉄企業としては、自ら平炉鋼へ転換するか¹⁵⁾、あるいは造船用資材以外の鍊鉄製品に活路を見出すか、選択はそれ以外残されていなかったといえる¹⁶⁾。

製鋼企業の生産部門の転換についてエリスは次のように証言している。重量鋼部門の大部分はシェフィールド地区を去った。これは海岸地区と競争できないからである (No. 3203) が、それに代わって、同地区では技術がより必要とされる分野——例えば道具鋼等の特殊高級鋼——が主流となった (No. 3205—06)¹⁷⁾。

ヴィッカーズは、鉄道用資材から航海用シフト等の鋼鑄鍛造部門への転換について次のように証言する。鉄道用資材が保護関税によってアメリカ合衆国市場から閉め出された時からヴィッカーズは航海用シャフト、装甲用甲板といった新生産部門を開発してきた (No. 3430—31)。これらの部門は、「製鋼業における他の種類の製品よりもヨリ科学的な知識を要する」(No. 3493) ために、製品自体も製造コストの非常に高い高級品となる。それゆえ、内陸立地による運

14) 造船用資材における平炉鋼の品質の優位性は、すでに1879年段階で造船業者によって認められた (I. F. Gibson, *ibid.*, pp. 33.). 平炉鋼板価格の下落と造船業者の選択の関係については、Cf. W. A. Sinclair, *ibid.*, p. 39.

15) ギブソンとミードの資料を検討すると、1885年におけるスコットランド平炉鋼企業10社のうち8社が鍊鉄企業から転換した企業であった。したがって、平炉鋼が支配的なスコットランド製鋼業の発展は、鍊鉄企業から平炉鋼企業への転換によってもたらされたといえる (I. F. Gibson, *ibid.*, pp. 34 f. R. Meade, *The Coal and Iron Industries of the United Kingdom*, London, 1882, p. 745.).

16) 『報告書』の鉄鋼関係資料は、平炉鋼についてはほとんど言及していない。これは、平炉鋼の需要が造船・機械という国内市場向が中心であったこと、商工業不況調査委員会の設立自体が「自由貿易」か「公正貿易」かという政策論争の産物であったこと、イギリス鉄鋼業関係者の志向が、すでに考察したように海外市場依存であったこと (前掲拙稿、第6表参照)、等の要因によると考えられる。しかし、研究史が指摘しているように、「大不況」の後期に確立されるイギリス鉄鋼業の基本的性格を平炉鋼が規定するという点を考慮するならば、その端緒期の平炉鋼を無視する『報告書』には大きな問題が残されており、したがって、その分析にも一定の留保が必要であろう。平炉鋼のより立ち入った分析は別稿に譲らざるをえないが、平炉鋼の重要性自体については、中川敬一郎『「大不況」期のイギリス鉄鋼業——その生産力的停滞と国際的後退の要因について——』『世界経済と日本経済』有斐閣、1956年。高橋哲雄『イギリス鉄鋼独占の研究』ミネルヴァ書房、1967年、24—29ページなどが特に参照されるべきである。

17) 証人エリスが経営するジョン・ブラウン社のその後の発展については、Cf. H. W. Macrosty, *ibid.*, pp. 43 ff.

輸コストは問題とならず (No. 3494), 外国関税も厳しく作用しなかった (No. 3444—45)。この新生産部門の開発, 奨励にシェフィールド地区の企業は積極的であった (No. 3422)¹⁸⁾。

このようにシェフィールド地区の製鋼企業は, 従来の量産型の普及品部門での競争を回避するために伝統的製鋼地区としての強み=蓄積された高度の技術力を発揮しうする部門への転換をはかり, これによってかつての競争力を回復しようとしたのである。そして, この高級品化という対応は, 当時の鍊鉄企業やシェフィールドの製鋼企業, 総じて劣位にあった企業の一般的な不況対策であった, といえよう。

III 同業者組合レヴェルでの不況対策

1850年代から70年代前半にいたる約25年間さしたる動きをみせなかったイギリスの同業者組合は, 「大不況」への突入と同時に, 労働組合運動の高揚に対する使用者団体として, あるいは価格低下や過剰生産に対するカルテル団体として, あるいはまたその産業独自の利害を代表する政策団体として続々と設立されてくる¹⁹⁾。鉄鋼業関係同業者組合は, 機能に応じて種々の形態をとって現

18) ヴィッカーズ社のその後の発展については, Cf. *ibid.*, pp. 41 ff. J. D. Scott, *Vickers A History*, London, 1962.

19) Cf. A. Birch, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry 1784-1879*, London, 1967, pp. 368-71. この時期の同業者組合について, 使用者団体としては, Cf. Royal Commission on Labour, *Rules of Association of Employers and of Employed: together with Introductory Memoranda*, London, 1892, 特に鉄鋼業関係については, Cf. *ibid.*, pp. 98-103. 同『報告書』を分析した前川嘉一「19世紀後半期のイギリス使用者団体——王立委員会調査報告書(1892)を中心にして——」『経済論叢』第102巻第4号, 1968年, カルテル団体としては, Cf. H. W. Macrosty, *ibid.*, 鉄鋼業に関しては, Cf. *ibid.*, chapter 3. 政策団体としての機能分析を含んだ文献としては, 藤田暁男『「大不況」(1873-96)における経営者協会(Trade Association)に関する覚書』『九州共立大学紀要』第3巻第2号, 1969年, がある。なお「大不況」期の鉄鋼業において注目すべき点は, 世界市場での競争の激化に対応して全国レヴェルの同業者組合が各国に創設あるいは再編・強化される点である。1874年のドイツ鉄鋼業者連盟 Verein deutscher Eisen-und Stahlindustrieller については, 大野英二『ドイツ金融資本成立史論』有斐閣, 1956年, 41ページ, 1876年のBITAについては, D. Burn, *ibid.*, pp. 31 ff., 1886年のフランス鉄鋼協会 Comité des Forges de France の再編・強化については, 安部誠治「独占形成期のフランス鉄鋼業における資本家諸団体」『大阪市大論集』第32号, 1978年, を参照せよ。

われたが、この節では『報告書』で言及されているカルテル団体としての同業者組合を考察する。業界の利害を代表する政策団体としてのそれは次節で検討される。

〔1〕 クリーブランド地区における同業者組合の不況対策について、ベルは次のような証言をしている。

「Q 1883年から現在まで生産と消費に明らかな減少が生じたのは疑いないですか？。

A 両方〔とも減少しました〕。消費は縮小しました。〔生産についても〕クリーブランドにおいて、我々は一定数の溶鉄炉の火を消すことに合意しました。私の会社のクラレンス製鉄所では、12基のうち3基の火が消されました」(No. 2125)。

このベル証言は、1883年以降の過剰生産を基本的原因とした不況に対して、クリーブランドの鉄生産者が同業者組合を媒介にして生産制限をしたという事実を示している²⁰⁾。具体的には、1883年12月から84年2月にかけて在庫量が253,105トンから296,940トンへ急増したことに對して、同地区の同業者組合は補償金支払を条件に117高炉のうち18炉の操業を停止させ、生産量を削減させた。これによって在庫量は不況化であるにもかかわらず、1884年7月には269,879トンに減少し、価格もクリーブランド銃 No. 3で6ペンスから1シリングの上昇を示した。しかも効率の悪い旧式高炉の停止によって地区としての1炉当りの平均生産量は上昇した²¹⁾。

クリーブランド地区における鉄の生産制限は、スコットランドの生産者と

20) 同業者組合は、クリーブランド製鉄業者協会 Cleveland Iron Masters' Association と推定しうる。同協会の意志決定は、各企業の鉄年生産量に対して付与された投票権(60,000トン以下1票, 60,000—120,000トン2票, 120,000—180,000トン3票, 180,000トン以上4票)に従って決定された。したがって、大規模企業の意向がより反映される仕組みになっていた(Royal Commission on Labour, *ibid.*, p. 102.)。

21) Cf. *Economist*, April 12, 1884, Monthly Trade Supplement, p. 3. *ibid.*, Sept 13, M. T. S., p. 5.

の間に結ばれた12.5%の生産制限協定(1881年10月—82年9月)をはじめ80年代前半に継続的に企てられているが²²⁾、それはおおむね価格維持と在庫調整を目的とした3ヶ月から6ヶ月間の短期の協定であった²³⁾。

さて、このような対策は次の理由によって可能となった。第1に、1880年代前半におけるクリーブランドの鉄鉄生産が他地区に比べて高い生産性を保持していた。すなわち1885年の高炉1基当りの全国平均年生産高が17655.7トン(100)であるのに対して同地区の平均は25812.5トン(146.2)であった(第3表参照)。第2に、同地区はイギリス全体の30%強にも達するシェアによって市場規制力を十分に持っていた。最後に、この時期にはイギリスが諸外国と

第3表 地域別高炉1基当り鉄鉄平均年生産高 (単位: トン)

	イギリス 全 体	北東海岸	スコット ランド	北西海岸	南ウェールズ	ブラック・ カントリー
1865	7322.1	9462.4	8251.6	12494.2	6455.5	6075.7
70	8981.2	13534.8	9804.8	13292.3	8589.4	5162.6
75	10119.9	16010.3	8823.5	16651.7	6858.3	6171.0
80	13739.7	21575.2	9324.4	20015.9	12894.7	8359.9
85	17655.7	25812.5	11028.2	27333.2	—	—
89	18054.2	27009.7	11241.3	25072.4	—	—

出典: 1865. 70. 75. 80 の各年は, A. Birch, *ibid.*, pp. 125-137.

1885年は, *Economist*, Feb 20, 1886. C. H. R., 1885 p. 29.

1889年は, *Economist*, Jan 11, 1890. M. T. S., p. 19 から算出。

22) スコットランド地区との協定は、1881年9月と82年3月の2度にわたって6ヶ月協定の更新という形で実施された。

第1表 クリーブランド地区鉄鉄生産 (単位: トン)

	1881年	1882年	82年—81年	増減率%
クリーブランド鉄	1,998,824	1,772,239	-226,585	-11.3
ヘマタイト鉄等	671,515	916,411	+244,896	+36.5
鉄 鉄 計	2,670,339	2,688,650	+18,311	+0.7

出典 *Economist*, Feb 24, 1883. C. H. R., 1882, p. 31.

36.5%増である。したがって、協定による12.5%の生産制限はほぼ守られたと推定できる。しかもその削減は、普通鉄からヘマタイト鉄への急激な転換を伴って現われたのである(脚注第1表参照)。

23) 1880年代前半のクリーブランド地区における生産制限協定については, Cf. H. W. Macrosty, *ibid.*, pp. 57-60.

クリーブランド地区に関する限りで、1881年—82年の鉄鉄生産は微増であるが、協定品目である普通鉄は11.3%の減少、協定外品目であるヘマタイト鉄は

第4表 主要国における高炉1基当り鉄鉄平均年生産高 (単位: トン)

	イギリス (北東海岸)	ドイツ	フランス	ベルギー	アメリカ合衆国
1870	8,700 (13,500)	5,000	—	13,500	—
1880	13,000 (21,600)	11,000	8,000	19,500	—
1890	19,000 (27,000)	20,700	16,000	22,500	31,000
1900	22,500 (—)	31,000	21,000	27,000	56,000
1910	30,000 (—)	49,000	34,500	46,000	100,000

出典: T. H. Burnham & G. O. Hoskins, *Iron and Steel in Britain 1870-1930*, London, 1943, p. 145, 但し, 北東海岸の数値は, 前掲第3表より作成。

比べても高い生産性をまだ維持しており(第4表参照), 同地区の主力輸出品である鑄鉄も20世紀初めとちがって保護関税国の市場においても一定の競争力をもっていた²⁴⁾。しかし個別企業がすべて競争力を備えていたわけではなく, 地区協定は結局内部に利害対立を生み出し短命に終わってしまうことになる。とすれば全国レヴェルの協定などはそもそも最初から問題とはなりえなかったといえる²⁵⁾。

〔2〕 ブリキ製造業者協会 Tinplate Manufacturers' Association は, ブリキ部門の不況対策に関するアンケートに次のような回答を寄せている。

「この価格〔112重量ポンド1箱当り12シリング9ペンス〕が生産コスト以下なので, その年〔1884年〕の終りまで毎月1週間の〔操業〕停止によって生

24) 20世紀初頭の状況については, Cf. H. Levy, *Monopoly and Competition* London, 1911, pp. 191f. 1880年代前半において, ドイツ鑄鉄業はイギリスからの鑄鉄輸入から解放されつつあったが, まだ大量の鑄鉄が混合されていた。特にクムニツ商工会議所は, 安価なイギリス鉄が多ければ機械鑄造はできないと報告している (*Economist*, Jan 9, 1886, M. T. S., p. 5.)。

25) 1886年春に過剰生産が深化し, 価格がクリーブランド鉄 No. 3 で30シリングに下落した時, BITA は全国の生産者の産出高を25%削減することを提案したが, 実現しなかった (H. W. Macrosty, *ibid.*, p. 59. *Economist*, Nov 12, 1887, p. 1420.)。これは調査=政策団体としての性格が強い BITA が, 内部の利害対立を規制するだけの調整力を持っていなかったからである。これに対してフランス鉄鋼協会はその主導の下に全国レヴェルの製品別カルテルを結成した。これによってフランス鉄鋼業は, 90年代以降急速に独占化するのである (安部誠治, 前掲論文, 61-62ページ)。イギリス鉄鋼業においてカルテル組織の中央機関は, 1934年にイギリス鉄鋼連盟 British Iron and Steel Federation として設立された (高橋晋雄, 前掲書, 150ページ)。

産を削減するために、コンビネーションが形成された。このコンビネーションは3ヶ月間実施され、市況はそれで大幅に改善された」²⁶⁾。

この回答は、1879年の活況への反動として発現された過剰生産に対して業界レベルで生産制限という対策がとられた事実を示している²⁷⁾。海外市場依存度の高いブリキ部門においてこのような対策が導入できたのは²⁸⁾、「19世紀の大半を通じて、イギリス以外に自国の国内需要すら充足できる国はなく、イギリスは輸出用ブリキを生産する唯一の国としてブリキの世界市場を支配していた」²⁹⁾からである。換言すると、1891年のアメリカ合衆国の「マッキンレー関税」採用までイギリスのブリキ業は、世界市場の拡大＝イギリスの輸出拡大＝イギリスのブリキ業の発展という「自由貿易的産業構造」³⁰⁾を持っていたのである(第5表参照)。それゆえ、過剰生産が発生した時には、個別企業レベルでは「生産の集積」の度合いが低いにもかかわらず³¹⁾、世界市場独占を基盤に同業者組合の媒介で在庫の急増と価格の下落への対策として一時的な生産制限が実施できたのである。

第5表 イギリスにおけるブリキ生産・輸出・消費量 (単位: 1000トン)

	1865	1868	1872	1878	1880	1886	1891
生産	84	107	143	199	302	426	586
輸出	63	88	118	155	218	335	448
(内 U.S.A)	(49)	(63)	(87)	(108)	(164)	(264)	(325)
国内消費 及び在庫	21	19	25	44	84	91	138

出典: W. E. Minchinton, *The British Tinplate Industry*, Oxford, 1957, p. 29.

26) *First Report*, p. 119.

27) この時期の生産制限については、Cf. W. E. Minchinton, *British Tinplate Industry*, Oxford, 1957, p. 52. なお『エコノミスト』誌は、生産制限の市況改善効果に対して否定的見解を表明している(*Economist*, Feb 20, 1886, C. H. R. 1885, p. 30.)。

28) 1870-80年代の海外市場依存度は75%前後であった(*First Report*, p. 119.)。

29) 高橋哲雄「研究ノート、南ウエイルズブリキ業の発展過程」『甲南経済学論集』第2巻第4号、1962年、52ページ。

30) 「自由貿易的産業構造」という用語については、桑原繁男「イギリスにおける関税政策論争の背景」『法文論叢』第28号、1971年、110-11ページ。

31) ブリキ業の生産構造については、同上、118-123ページ。

〔3〕 鋼レール部門は、不況対策として1884年から機能し始める国際鋼レールシンジケートを結成する³²⁾。このシンジケートについて北西海岸のスミスは次のように証言している。

1882年の恐慌によって、83年の鋼レールの需要量は前年の3分の1に減少し、それと同時に工場渡し価格もトン当たり4ポンド以下に下落し、トン当たりで5〜10シリングの損失をもたらした。この不況に対して生産者は、1) 損失を覚悟で受注競争をするか、2) 操業停止によって間接的な損失をこうむるか、あるいは3) コンビネーションの形成によって縮小した需要を生産者に分割するか、という3通りの選択の前に立たされ、結局第3の道を選んだ (No. 2271)。コンビネーションには、1 企業を除いたイギリスの全企業、2 企業を除いたドイツの全企業、ベルギーの全企業が参加し (No. 2279)、それは鋼レールの注文の分割と価格の規制 (No. 2336) によって、適度の利潤を生産者に保証しようとした (No. 2352)。

注文＝需要の分割について。コンビネーションは、1) 1881, 82, 83年の輸出量をもとに世界市場を分割すること (イギリス66%, ドイツ27%, ベルギー7%), 2) 各々の国内市場は各国が確保すること (イギリスはインドをも含む) をとりきめた。イギリス国内での需要の再分割は、工場の生産能力の査定によって分割率が決定された (No. 2271)³³⁾。そして各生産者はコンビネーションを通して給需要を把握し、自己の割合を確定し、それによって需要に応じた生産をした (No. 2342—45)。したがって、コンビネーションの第1の機能である注文＝需要の分割とは実質的な生産制限なのである。

32) H. W. Macrosty, *ibid.*, pp. 63f. T. Vogelstein, *Organisationsformen der Eisenindustrie und Textilindustrie in England und Amerika*, Leipzig, 1910, s. 99. D. Burn, *ibid.*, pp. 230f. J. C. Carr & W. Taplin, *History of the British Steel Industry*, Oxford, 1962, pp. 167ff. レーニン『帝国主義』岩波文庫, 1969年, 121-22ページ, 徳江和雄「第一次大戦前, イギリス転炉鋼部門の景気循環過程における『生産の集積』と『独占の形成』」『土地制度史学』第59号, 1973年をも参照せよ。

33) イギリスの国内組織は、イギリス・レール生産者協会 British Rail Makers Association であった (J. C. Carr & W. Taplin, *ibid.*, p. 167)。

第6表 イギリス鋼レール価格の変化

	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.
1 月	6. 0. 5.	6. 10. 0.	5. 7. 6.	4. 7. 6.	4. 15. 0.	4. 15. 0.	4. 3. 9.	4. 3. 9.
7 月	6. 0. 0.	5. 10. 0.	5. 0. 0.	4. 10. 0.	4. 15. 0.	3. 15. 0.	4. 2. 6.	3. 17. 6.

出典: *Economist*, Jan 13, 1883, p. 14. *ibid.*, Jan 10, 1885, M. T. S., p. 13. *ibid.*, Jan 15, 1887, M. T. S., p. 28. *ibid.*, Jan 12, M. T. S., p. 13 の相対価格表より作成。

第2の機能である価格規制について。コンビネーションは、1883年当時の価格約4ポンドに対して最も条件の悪いミッドランド地区の工場渡し価格を費用価格と指定し、トン当り12シリング6ペンスから13シリングの価格引上げを実施した (No. 2284—86)。この価格調整は当初15シリングであったが、アウトサイダーとの競争及び新規の参入を阻止するため (No. 2278—80)、特にフランス及びオーストリアとの競争を考慮して13シリングに再調整された。その加盟企業がアウトサイダーとの競争のために標準価格以下で販売せざるをえない場合には、その差額がコンビネーション資金から補われたのである (No. 2289)。

不況対策としてのコンビネーションの成果は、この価格規制に端的に示される。1882年前半期をピークに下降していった価格は、コンビネーションの形成された84年初頭を境に上昇に転じ、86年4月のコンビネーション崩壊まで維持され、崩壊後86年7月には3ポンド15シリングまで急落する (第6表)³⁴⁾。したがって、コンビネーションの不況対策機能は、輸出も国内消費も下落するなかである程度みたされたと考えられる。

鉄鉄の地域的な生産制限、世界市場独占を前提としたブリキの生産制限とはちがって、鋼レールの場合に厳しい世界市場競争のなかで生産制限が可能となったのは、研究史がすでに明らかにしているように、他部門に比較して企業数が少なく、経営規模が大きかったからである³⁵⁾。つまり個別的には競争力が十

34) 1884—85年にかけて、船用鋼板と山形鋼10シリング、トタン20シリング、スタフォード橋鉄7シリング6ペンス—10シリング、それぞれ価格下落を経験するのに鋼レールのみが12シリング6ペンスの価格上昇を示した (*Economist*, Jan 10, 1885, M. T. S., p. 10.)。

分あるという認識を各企業が持つてはいたけれど、需要の急減と熾烈な世界市場競争を前にしては結合せざるをえなかったのである。もっとも、ここでも注文の再分割をめぐる内部に利害対立が生じ、結局分裂してゆくことになるのだが³⁶⁾。

IV 政策転換運動への対応

1860年の関税改革以降イギリス資本主義は、自由主義＝自由貿易主義的政策を基調として展開されてきた。しかし「大不況」と同時にその基盤はゆらぎ、種々の保護運動が台頭した³⁷⁾。イギリス資本主義はここに新たな対応をせまられることになる。では、こうしたなかで鉄鋼業関係者はどのような対応策を構想していたのであろうか。

〔1〕 不況対策としての自由貿易主義。これは全国規模の同業者組合イギリス鉄鋼業協会 British Iron Trade Association (BITA) の会長ベルに代表されている。ベルの基本的見解によれば、現在の不況は何んらかの立法手段によって解決できる性質のものではない (No. 3658, 3661)。したがって、保護関税も何の役にも立たない。「私の意見ではこれら〔ドイツ及びアメリカ合衆国〕の過度の保護関税は、それを課した国々にとって最も害となった」 (No. 3688)。なぜならば、保護関税によってドイツの製鉄業は確かに非常に有利な部門になり、このため大量の資本が製鉄業に引きつけられ、生産も国内需要以上に拡大

35) 鋼レール部門の生産の集積については、徳江和雄、前掲論文、5-9ページを参照。

36) 崩壊原因は、高い競争力を維持するイギリスの2企業（1社は工場移転をしたキャメル社）が既存の分配率を不満としてコンビネーションから脱退したことによる (T. Vogelstein, *ibid.*, s. 99. 及び徳江和雄、前掲論文、14-15ページ)。

37) 「大不況」期の保護運動については、Cf. B. H. Brown, *Tariff Reform Movement in Great Britain 1881-1895*, New York, 1943. 邦語文献としては、高橋哲雄『『大不況』下のイギリス関税改革運動』『商学論究』第22号、1958年、藤村幸雄『イギリス帝国主義の経済政策——对外政策』遠藤湘吉編『帝国主義論下』東大出版会、1965年、藤田曉男『イギリス『大不況』(1873年—1896年)に対する諸資本の対外的対策構想——『商工業不況調査委員会報告書』(1886年)を中心に——』『経営と経済』第126号、1972年、桑原莞爾『『大不況』期におけるイギリス帝国連合運動』吉岡昭彦編『政治権力の史的分析』お茶の水書房、1975年、等を参照。

した。しかしその結果逆にドイツ製鉄業者は、生産の30%以上を国内消費者に犠牲をしいる2重価格制のもとで無理な輸出をせざるをえなくなっているからだ (No. 3689) と⁸³⁾。

また立法手段以外の政府の行動(情報収集、あるいは外交交渉を通じてのイギリスの貿易促進等)についても有益かもしれないが、しかし「この種の事柄は私が要求するというよりも委員会が判断すべきことであろう」(No. 3662)と消極的な見解を表明するにとどまっている。さらに技術教育についても一定の成果があるだろうことを認めながらも、「我々はそれ〔技術教育をしないこ

第7表 世界の人口と鉄消費量 (1882年)

	人口 1=1000人(%)	鉄消費量 (%)	1人当り年消費量 lbs
(1) 先進5ヶ国	174,507 (12.2)	16,269,514 (79.1)	208.84
連 合 王 国	35,968	4,618,932	287.53
U. S. A.	50,153	6,065,919	270.92
フ ラ ン ス	37,672	2,508,706	149.16
ド イ ツ	45,194	2,488,957	123.36
ベ ル ギ ー	5,520	587,000	238.20
(2) その他のヨーロッパ	223,827 (15.7)	2,789,440 (13.6)	27.80
(3) ヨーロッパ以外の諸国	1,026,353 (72.1)	1,509,783 (7.3)	3.29
イ ン ド	446,760	481,951	2.40
イギリス領(インド除)	11,465	621,483	121.40
アジア(イギリス領除)	517,162	113,382	0.49
南アメリカ等	45,449	274,353	13.50
エジプト	5,517	18,614	7.55
(4) 総 計 (1)+(2)+(3)	1,424,687 (100)	20,567,746 (100)	32.33

出典: Sir. Lowthian Bell, Statement, p. 151. in *Second Report*, p. 358 Table LXXVIII
により作成。

38) ビスマルク関税以前のドイツ製鉄業者の競争認識については、藤瀬浩司「19世紀末『大不況』下におけるドイツ製鉄資本の蓄積条件と政策——『鉄アンケート』Eisen-Enquêteの分析を中心として——」『調査と資料』No. 56, 1975年を参照。なお『最終報告書』の「少数意見報告」では、同一の状況をベル見解とはまったく逆に、保護関税=不況緩和=善と把握している(*Final Report*, pp. 118f.)。

と]によって損害をこうむったとは思わない。我々は他の国々と比べても非常によい地位にあると思う」(No. 3663)とかなり楽観的である。

このように政府干渉に対して消極的な態度を表明したベルにとって、「連合王国に関する限り、[不況]改善への主要な期待は、全体として世界における鉄消費の増大に求められなければならない」(No. 3649)。すなわち、第7表に示されているように、1882年に先進5ヶ国(イギリス、アメリカ合衆国、フランス、ドイツ、ベルギー)は世界人口の12.2%で世界の79.1%の鉄を消費し、したがって1人当たり年消費量は208.84ポンドである。これに対してその他のヨーロッパ諸国はそれぞれ15.7%, 13.6%, 28.8ポンドであり、ヨーロッパ以外の諸国は72.1%, 7.3%, 3.29ポンドである。特にイギリス領を除いたアジア諸国は36.3%, 0.6%, 0.49ポンドである。したがって、もしこのアジア諸国における1人当たり年消費量が4ポンドに増大したならば、イギリス鉄鋼業が現在直面している過剰生産の圧力は急速に解消されるであろう(No. 3655)と、ベルは計算した³⁹⁾。しかも先進国を除いた諸国への鉄鋼輸出量(鉄道用資材を除く)は、1878年の117万トンから83年の233万トンへと約2倍に増大しており、このことから世界の鉄消費量の増大は予想されている以上に急速に生ずるかもしれないと、彼は結論づける⁴⁰⁾。

このようにベルの見解は楽観主義的なレッセ・フェール万能論であって、ここではイギリス鉄鋼業の競争上の優位性が不変だとの前提がある⁴¹⁾。

〔2〕政策転換運動への第2の対応は、シェフィールド商業会議所に代表される。同会議所は内部の利害対立を理由として「自由貿易」あるいは「公正貿

39) このようなベル見解に対して、委員会委員エクロイド W. Ecroyd は、中国で製鉄業が発展した場合どうなるのかと疑問を提示している(No. 3097)。さらに、ランデスは「顧客頭数の勘定」という遊びであり、新興工業勢力のなだれ込みによって白屋夢と終る皮算用にすぎなかったと論評している(D. S. Landes, *The Unbound Prometheus*, London, 1969, p. 240.)。

40) Sir Lowthian Bell, Statement., pp. 152 f. in *Second Report.*, p. 358

41) 保護関税を採用せずに新市場の開拓を軸に商業関係立法等の欠陥への対策を勧告する「多数意見報告」は、基本的にベル見解と同じ楽観的自由主義的な基調で貫かれている。綿工業、海運=造船業、石炭業等がこれに属した(*Final Report.*, pp. 55-59.)。

易」をめぐる論争には直接関与しないことを断ったうえで、以下の5点を貿易改善策として提案する。1) 母国と植民地の密接な結合、2) 新市場の開拓——東洋、アフリカの人口稠密な国、特にインドにおける鉄道の拡張、3) 政府の援助による安価な水運の確保——鉄道会社による独占の規制、4) 商標問題への政府の介入、5) 企業自体による努力——品質がよく、デザインにすぐれ、有用でかつ安価な商品の開発⁴²⁾。

ヴィッカーズを除いたシェフィールド地区の証人たち全員が会議所の見解、要するに政府の積極的介入と保護関税を伴わない「帝国連合」構想を支持していて、輸出市場のインド及び植民地への転換、商標の国際協定、技術学校の設置等の必要性を強調している。特にエリスは保護関税国、なかでもドイツとの競争がイギリス植民地市場まで深く及んでいることを指摘し (No. 3207—10)、ベルの見解とはまったく逆に、日本を除いて新しい市場が広がったと見ず (No. 3211—12)、すぐに着手されるべき事としてインドにおける鉄道建設の援助を提案した (No. 3213)。エリスはインドにおける鉄道建設を援助する具体的な方法についてまで言及していないが、イングランド北部製鉄業者協会 North of England Iron Manufacturers' Association 及びニューポート商業会議所 Newport C.C. の鉄鋼部門が、帝国保証によるイギリスの余剰資金の低利貸し付を提案している⁴³⁾。要するに、資本輸出と商品輸出を直接的に結合させる形態での新市場の拡大が構想されていたのである⁴⁴⁾。

なお、公正貿易論との関連で興味深く思われるのだが、輸入市場の転換——保護関税国アメリカ、ロシアからの原料・食糧輸入に代ってインド及び植民地

42) *Second Report.*, p. 407.

43) イングランド北部製鉄業者協会については、*Cf. First Report.*, p. 117. なお同一地区のニューカッスル商業会議所 Newcastle-on-Tyne C. C. の鉄鋼部門は、相殺関税の賦課を要求している (*Second Report.*, p. 402.). ニューポート商業会議所については、*Cf. ibid.*, pp. 405 ff. なお鉄鋼部門の見解は会議所の総会では否決され、保護関税の導入が対策として提示されている。したがって利害は相当錯綜していたようだ。

44) イギリスの資本輸出の型については、生川栄治『イギリス金融資本の成立』有斐閣、1956年、第5章、入江節次郎「重工業資本主義と資本輸出」河野健二、飯沼二郎編『世界資本主義の歴史構造』岩波書店、1970年、154—162ページを参照。

を原料・食糧の輸入市場とする考え方——は非現実的だとして否定されている（エリス，No. 3247—48）⁴⁵⁾。イングランド北部製鉄業者協会の回答をみると、直接的に植民地にもとめられているのはイギリス製品に対する植民地関税の撤廃だけなのである。そうだとすれば、政府の積極的介入及び保護関税を伴わぬ「帝国連合」⁴⁶⁾という構想は、自由貿易とも保護関税とも違う対応なのである⁴⁷⁾。

〔3〕 不況対策として保護関税の導入を具体的な形で要求したのは、パーミンガム商業会議所 Birmingham C. C. 及び同地区のミュラー、ロードの両証人である。パーミンガム商業会議所が構想する対策は、1) 鉄道規制のために新立法を制定すること、2) わが国で製造されている商品と同じ全ての外国商品に輸入税を課すこと、3) 母国と植民地・属国との間に通商同盟を設立すること、4) 国際複本位制を確立すること、以上の4点である⁴⁸⁾。通商同盟＝関税同盟構想の内容についてミュラーは次のように証言している。「それ〔通商同盟〕は、ドイツ関税同盟と同じ方法で実施されるべきである」（No. 1857）。そしてイギリス植民地へ諸外国が輸出する場合には一定の関税がかけられるべきだが、イギリス本国からの商品は無税にされるべきである（No. 1878）。現在すでにかけられている関税は、植民地との協定によって撤廃されるべきである（No. 1881—82）。しかし、ミュラーは保護関税による帝国内自由貿易を確立するためのもう一つの条件＝イギリス本国への植民地産物の自由輸出については意見を留保する（No. 1918）。

これに対してロードは帝国内自由貿易を互恵的に確立するために「イギリス

45) 公正貿易勢力の経済的インタレストについては、高橋哲雄，前掲論文，37-8ページを参照。

46) 1880年代前半の帝国連合論は，84年に設立された帝国連合同盟に代表されるが，帝国の紐帯強化，帝国思想の普及という要求のもとに，いわば公正貿易論者と自由貿易論者の結合の産物である。高橋哲雄，前掲論文，53ページ，桑原莞爾，前掲論文，229-31ページ参照。

47) 『最終報告書』の「多数意見報告」に署名したジェイミソン G. Jamieson 及びパーマー C. Palmer の2委員の補足意見は，この思潮に属する Cf. *Final Report.*, pp. 64-81, 90-93.

48) *First Report.*, p. 77. なおこの対策は，会議所理事会の意見であり，総会では修正動議が提出された。したがって，保護関税運動の本拠パーミンガムでも利害は相当錯綜していたのである。

への植民地産物の自由輸出を許し、それによって植民地への〔イギリス商品の〕自由輸出を獲得する。あるいは少なくとも、イギリスによる植民地保護の見返りに我々の商品の植民地への特惠的輸出を確保すること」(No. 1918)が必要であると証言している。

このような見解の相違は保護関税運動内部における相違を示すものであり、ロードの見解はチェンバレンのイギリス帝国関税同盟の構想により接近したものと考えられる⁴⁹⁾。なお具体性に欠ける点はあるが、類似した構想をシェフィールドの製鋼業者ヴィッカースも提案している。ヴィッカースの対策構想は市場のアメリカから植民地への転換と保護関税による植民地との帝国内自由貿易連合である(No. 3429, 3447)。新生産部門の開発＝部門転換によって諸外国の保護関税があまり強力に作用していないとするヴィッカースの見解に比べてミューラー、ロードの見解がより具体的な形で提示されているのは、国内市場にすらドイツ製品(ワイヤー、釘)が参入していて、それだけ一層植民地市場の確保が急務になっていたパーミンガムの不況の厳しさを示すものである⁵⁰⁾。

V 小 括

本稿において筆者は『商工業不況調査委員会報告書』(1886年)を素材として、19世紀末イギリス鉄鋼業関係者の不況対策を、個別企業独自の対策、同業者組合を媒介とした対策及びイギリス資本主義の全体構造に関連する政策転換運動への対応という3レベルに分析してきた。最後に、諸対策の相互連関を簡単に考察してさしあたっての結びとしたい。

イギリス鉄鋼業関係者の不況対策は、世界市場における自らの競争力に対する認識に応じて相違していた。

世界市場におけるイギリス鉄鋼業の競争力が健在であるという前提に基づく

49) チェンバレン構想との関連については、桑原莞爾、前掲論文、229-31ページを参照。

50) 『最終報告書』の「少数意見報告」は、工業製品に対する従価10-15%の輸入関税の賦課、植民地食糧に対する特惠関税の設定を軸に政府の積極的介入を不況対策として勧告している。金屬加工業、梳毛工業、砂糖精製業等がこれに属した Cf. *Final Report.*, pp. 133-145.

対策は次のようなものであった。現在の不況は立法によって改善しえないし、政府＝行政にも多くを期待できないという基本的認識のもとに、対内的には、過剰生産と価格の低下に対して同業者組合を媒介にして柔軟でかつ短期的な生産制限を実施し、対外的には、自由貿易を前提とした世界的な鉄消費需要の拡大に期待するという見解がそれであった。この立場をとるのは、BITAの会長ベルを代表的論者としてクリーブランド、北西海岸の鉄鉄及び鋼レールといった量産型鉄鋼業ならびにスコットランド及びクリーブランドの国内需要向の船用鋼板の生産者さらに世界市場独占を基盤とした南ウェールズのブリキ製造業者であった。

世界市場におけるイギリス鉄鋼業の競争力が低下しているという認識から出てきた対策は次のようなものであった。現在の不況から脱出するには、植民地との結合及び政府の積極的介入が必要であるという基本的前提にたつて、対内的には、生産部門の転換＝高級品化という個別企業レベルの対策を実施し、さらに内陸部という立地条件の不利益をカバーするための政府規制（例えば鉄道規制）が要求される。そして対外的には、植民地を軸とした市場構造の転換が強調された。しかもその構想が主としてシェフィールド、バーミンガムに代表される高度の熟練を要する特殊高級品中心の多種少量生産型の製鉄業者の対応として表明されるのだけれど、しかしそこにも意見の対立があって保護関税を伴わない「帝国連合」構想（シェフィールドのエリス、ディクソン、オズボーン、ヒューズ、ベルク、イングランド北部製鉄業者協会、ニューポート商業会議所の鉄鋼部門）と1890年代の帝国関税同盟構想を先取りするような保護関税による帝国内自由貿易構想（シェフィールドのウィッカーズ、バーミンガムのミューラー、ロード、ニューカッスル商業会議所の製鋼部門）とに分かれていた。

このように『報告書』における鉄鋼業関係者の対策案は分裂していたけれ

51) この分裂は、1879年のドイツ保護関税論争であきらかにされた対抗四式一保護関税を志向する鉄鋼一貫の大工業と自由貿易を志向するゾーリングゲン等の輸出向中小鉄工業一とは正に逆の関係にあった。大野英二『ドイツ金融資本成立史論』140-41ページを参照。

ど⁵¹⁾、しかし1880年代のイギリス鉄鋼業において保護勢力はバーミンガムを中心とした少数派にとどまり、その主導的勢力は依然として自由貿易主義を基調に対応していた。したがって全国規模の同業者組合 BITA も、1879年のビスマルク関税導入に際してのドイツ鉄鋼業者連盟のように、また84年の関税アシミラシオン及び92年のメリーヌ関税導入に際してのフランス鉄鋼協会のように関税改革運動の主体となることは最初からありえなかった⁵²⁾。さらに、1879年以降ドイツが保護関税の再導入と製鋼法の転換とによって不況から脱出し、世界市場への一層の進出を果してゆくのに対して⁵³⁾、イギリスの鉄鋼業関係者は製品の高級化と新市場の開拓とに活路を求め、2、3の例外を除けば製鋼法の転換等によるコスト削減を通して現存市場をあくまで固守しようとする姿勢は、一般に認められなかった⁵⁴⁾。

独占形成に関しても『報告書』にあらわされてくる限りでは、大鉄鋼一貫企業を中心とする強固なカルテル、トラスト等は生まれなかった。個別企業は、競争力に自信をもっていたために、せいぜい同業者組合を媒介とした短命な競争制限が実施されたにすぎなかった。ここにイギリス資本主義における独占形成の未熟性と自由貿易主義との相互不可分の関係の一端がうかがわれる。

小稿ではもとより『報告書』を通して1885—86年のイギリス鉄鋼業関係者の「大不況」対策を考察することに課題が設定されている。したがってその後80年代後半以降にどのような構造変化が生じ（特に「特殊イギリスの基本線」とまで言われている平炉鋼の急伸）、それがイギリス資本主義全体にどのような影響を及ぼしたのか等の問題についてほとんど論及することができなかった。稿をあらためて検討したい。

〔1981年5月稿〕

52) ドイツについては、同上、141-42ページ。フランスについては、権上康男「フランス植民地帝国主義（1881-1914）」『エコノミア』第50号、1974年、107-08ページ、及び安部誠治、前掲論文、65-67ページを参照せよ。

53) 大野英二、前掲書、159ページ、203-04ページ、同『ドイツ資本主義論』144-146ページ参照。

54) Cf. E. J. Hobsbawm, *Industry and Empire*, London, 1967, p. 125.